

ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И РОССИЯ

УДК 339.924
(ВШЭМ УрФУ)

Новосельский Г.Я.

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы транспортной интеграции в Центральной Азии. Сначала анализируются экономические предпосылки транспортной интеграции в регионе. Затем рассматривается политика региональных государств в транспортной сфере и политика России в данном направлении. В заключении делаются выводы.

Ключевые слова: транспортная интеграция, Центральная Азия, международные транспортные коридоры.

Экономические предпосылки транспортной интеграции

Среди экономических предпосылок транспортной интеграции в Центральной Азии следует отметить транзитный потенциал региона, экономические интересы самих стран Центральной Азии и их основных торговых партнеров, а именно ЕС, Китая и России.

В условиях глобализации, когда экономики стран связаны в единое производство, развитие транспортных систем является необходимым условием для участия страны в международном разделении труда [1]. В данном случае можно говорить об участии стран Центральной Азии и региона в целом в международном распределении труда, а именно предоставление транспортных услуг по транзиту грузов по направлениям Запад-Восток и Север-Юг.

Центральная Азия имеет выгодное географическое положение, являясь мостом между Европой и Азией, и может использовать его для экономического развития региона. Например, товарооборот Китая со странами ЕС в 2012 г. составил 557 млрд.долл.[2]. Более 90% грузов транспортируется морем, около 10% - другими видами транспорта. Страны региона имеют отличную возможность получать дополнительные доходы от транзита грузов, поборовшись за его часть. Кроме того, через регион могут пойти товары из России и ЕС в Иран, страны Персидского залива и Индию.

Процесс интеграции региональной экономики в мировую экономическую систему ведет к большему вовлечению стран Центральной Азии в международное распределение труда и, соответственно, к росту их взаимной торговли с основными торговыми партнерами: ЕС, Китаем и Россией. В 2012 г. доля ЕС в общем товарообороте стран Центральной Азии составляла 28,92%, Китая – 23,17%, России – 18,01%. Основными экспортными товарами государств региона являются энергоресурсы и другие полезные ископаемые. Таким образом, доступ к новым месторождениям диктует необходимость развития транспортной инфраструктуры.

Кроме того, следует отметить слабую развитость внутрирегиональной торговли, которая не превышает 6% от общего товарооборота стран Центральной Азии (см. таблицу 1). Одной из причин этого является слабая

развитость инфраструктуры, в первую очередь железных и автомобильных дорог. Другими словами, существует потенциал для развития внутрирегиональной торговли и региональной экономики в целом путем устранения физических барьеров в Центральной Азии, а именно строительства необходимой транспортной инфраструктуры.

Таким образом, основными предпосылками для развития транспортной интеграции в регионе являются стремления стран Центральной Азии получить доходы от транзита грузов по направлениям Запад-Восток и Север-Юг и желание главных торговых партнеров стран Центральной Азии (ЕС, Китай и Россия) увеличивать объем торговли с ними.

Таблица 1. Товарооборот стран Центральной Азии с основными торговыми партнерами, млрд.долл., 2012 г.

	Казахстан		Кыргызстан		Таджикистан		Туркменистан		Узбекистан		ЦА	
	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %	Объем	Доля, %
Всего	132,8	100	7,27	100	5,14	100	25,7	100	22,1	100	193,0	100
Китай	23,08	17,4	3,08	42,4	1,67	32,6	12,98	50,5	3,91	17,7	44,73	23,17
Россия	26,22	19,7	1,24	17,1	0,68	13,3	1,58	6,2	5,03	22,8	34,76	18,01
ЕС	50,34	37,9	0,36	5,0	0,29	5,6	2,96	11,5	1,87	8,4	55,82	28,92
ЦА	4,0	3,1	1,56	21,4	0,74	14,5	0,79	3,0	4,15	18,8	11,27	5,84

Источник: Euromonitor International, International Monetary Fund

Транспортная политика региональных государств

Казахстан

Казахстан занимает важное место в международной транспортно-коммуникационной системе. Через территорию страны проходят три основных транзитных направления [3]:

- 1) Европа - Китай (с участием России);
- 2) Европа - Китай (через страны ОЭС);
- 3) Россия - Центральная Азия.

По первому направлению проложены два международных транспортных коридора:

- Северный трансазиатский коридор (Чоп – Киев – Москва – Челябинск – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);
- Центральный трансазиатский коридор (Киев – Волгоград – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган [4].

Здесь следует отметить политику правительства Республики Казахстан (РК), направленную на реализацию проекта контейнерных перевозок из Китая в порты Балтийского моря за 10 дней. В своем послании народу в 2014 г. Президент Казахстана отметил, что страна будет сокращать сроки таможенной обработки грузов, повышать пропускную способность пограничных переходов и упрощать процедуры экспортно-импортных операций [5].

Второе направление проходит через страны ОЭС. По нему проложены ТРАСЕКА и Южный трансазиатский коридор (Стамбул – Анкара – Табриз – Тегеран – Машад – Серакс – Ташкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган). С целью повышения конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА Казахстан строит новую железную дорогу протяженностью 1200 километров «Жезказган-Шалкар-Бейнеу», которая свяжет напрямую Восток и Запад страны. Эта железнодорожная магистраль будет завершена в 2015 году и позволит Казахстану через Каспий и Кавказ выходить в Европу, а на Востоке - в порт Ляньюньган на Тихом океане, о чем есть соглашение с КНР [5].

Дальнейшие перспективы привлечения грузов в этом направлении во многом будут зависеть от использования странами Центральной Азии альтернативных маршрутов - через Бейнеу - Макат и одного из маршрутов коридора ТРАСЕКА (Европа - Кавказ - Азия) - Ташкент - Ашгабат - Туркменбаши - Баку - Тбилиси – Потти [3].

Перспективы роста интенсивности перевозок по коридору зависят, в основном, от развития транспортных связей через морской порт Актау, мощности которого также будут последовательно расширяться [5].

Кроме того, в декабре 2014 г. планируется открытие железной дороги «Казахстан-Туркменистан-Иран», которая также откроет дополнительные возможности для перевозок через порт Актау.

Начало эксплуатации железнодорожного маршрута «Казахстан-Туркменистан-Иран» расширит транзитные возможности страны по *третьему направлению Россия – Центральная Азия*. Данная магистраль как одна из составных частей проекта формирования международного транспортного коридора "Север-Юг", обеспечит также кратчайший выход из северо-западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана [3]. Кроме того, в перспективе Казахстан намерен инвестировать в создание логистических центров в странах, имеющих выход к морю [5], в том числе в Иране и Турции.

В стратегии развития автомобильных дорог Казахстана основным приоритетом является реализация проекта по строительству коридора «Западная Европа – Западный Китай», который близится к завершению на территории Казахстана. Движение транспорта по трассе планируется открыть в конце 2014 г., но как транзитный коридор дорога заработает только в конце 2016 – начале 2017 года, после того, как будет построен пункт пропуска на границе с Китаем. Эффективность данного маршрута будет зависеть от полного ввода в эксплуатацию российского участка, который планируется сдать полностью только к 2020 г.

Туркменистан

В декабре 2014 г. планируется открытие железной дороги «Казахстан-Туркменистан-Иран». Общая протяженность железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркмения) – Горан (Иран)

составляет 934,5 километров. Самая протяженная часть этой дороги (722,5 км) проходит через Туркмению. На территорию Казахстана приходится 130 километров, Ирана – 82 километра. Грузопоток по железнодорожной трансконтинентальной магистрали прогнозируется в объеме 15 млн. тонн к 2020 г., в том числе 3 млн. тонн транзитных грузов.

Данная железнодорожная магистраль в перспективе может стать частью МТК «Север-Юг», обеспечивающего кратчайший выход из северо-западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

Кыргызстан

У Кыргызстана существует серьезная проблема – отсутствие железнодорожного сообщения между северными и южными областями страны. Дело в том, что железная дорога на юг страны, построенная в советский период, идет через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины. Между Бишкеком и Ташкентом существуют серьезные разногласия по вопросу использования водных ресурсов и строительства Камбаратинской ГЭС. Ташкент выступает против строительства ГЭС, возведение которой вызовет дефицит воды и увеличит риски техногенных катастроф [6]. В результате Ташкент использует железнодорожное сообщение по своей территории как рычаг давления на Бишкек. Таким образом, Кыргызстан оказался разорван на две части, что несет дополнительные политические риски.

Китай предлагает строительство Транскиргизского международного коридора (ТКМК), который состоит из двух частей. От станции Кашгар (КНР) ТКМК разветвляется на «Южный поток» (через КПП Иркештам до ст. Ош) и «Северный Поток» (через КПП Торугарт до ст. Аламедин). Через станцию Ош пойдут транзитные грузы в Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан и часть груза для южных районов Киргизии. Северная ветвь через Аламедин – Нарын – Балыкчи нацелена на Бишкек [7].

Однако прокладка ТКМК из Китая проблемы железнодорожного раскола Кыргызстана не решит. При строительстве только «Южного потока» ТКМК или так называемой железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан», проблема совсем не будет решаться. Если в перспективе Китае будет реализован «Северный поток» ТКМК, то проблема раскола решиться только наполовину.

В Кыргызстане активно обсуждается проект строительства Транскиргизской железной дороги «Север-Юг», которая должна закрыть проблему транспортного раскола страны навсегда. Речь идет об идее создания меридиональной железной дороги «Чуй-Фергана» (ЖДЧФ). Будучи пролонгированной на север и юг она объединяет страну и становится важной частью диагонального хода от Транссиба к Индийскому океану [7].

Предлагаются следующие варианты прокладки маршрутов железной дороги «Чуй – Фергана»:

1. Бишкек – Луговая – Маймак – Таласская долина – Ташкумыр (Джалал-Абад / Ош).

2. Бишкек – Сусамырская долина – Ош (вдоль автотрассы Бишкек-Ош).

3. Бишкек – Балыкчы – Нарын – Казарман – Джалал-Абад – Ош.

При этом «Северный поток» ТКМК частично совпадает с третьим вариантом Транскиргизской железной дороги «Чуй-Фергана».

Разветвление Транскиргизской магистрали к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным инфраструктурным объектам (в первую очередь ГЭС) позволит резко интенсифицировать проекты по их эксплуатации с поэтапной организацией перерабатывающих производств. Синергетика железной дороги и доступной электроэнергии во многом предопределил серьезный интерес инвесторов к разработке полезных ископаемых на долгосрочной основе и обеспечит стабильный объем поступлений в республиканский и местные бюджеты [7].

Однако проект считается слишком дорогим и сложным с технической точки зрения. Самостоятельно Кыргызстан не сможет построить ЖДЧФ. В рамках интеграции в Евразийский экономический союз проект может быть реализован при поддержке России и Казахстана, но это дело не ближайших лет.

Таджикистан

В настоящее время между Таджикистаном и Узбекистаном существуют серьезные разногласия вокруг вопроса строительства Рогунской гидроэлектростанции. Ташкент выступает против строительства ГЭС, которая может вызвать дефицит воды для ирригации и нанесет огромный ущерб сельскому хозяйству Узбекистана. В связи с этим Ташкент периодически прибегает к транспортной блокаде таджикских поездов, из-за чего железнодорожное сообщение между двумя странами испытывает серьезные сбои [6].

Учитывая ограниченность Таджикистана почти полной транспортной зависимостью от Узбекистана и сложные отношения между двумя этими республиками, наиболее срочной и критически важной целью Таджикистана является достижение транспортной независимости в той степени, в которой это максимально возможно. В настоящее время приоритетом выступают маршруты, соединяющие Таджикистан с Китаем, Афганистаном и Кыргызстаном [8].

Выходом из железнодорожной блокады для Душанбе может также стать строительство железной дороги «Таджикистан-Афганистан-Туркменистан». Проект представляет большую ценность для региона в целом. Экономически он увеличит инвестиции и товарооборот между странами в регионе. В рамках проекта будет также открыты более широкие рынки для продукции местного производства. Он увеличит объемы экспорта и импорта, поскольку железная дорога свяжет страны Центральной Азии, через Афганистан, с Южно-азиатскими рынками, такими как Пакистан и Индия [9].

Ориентировочная стоимость запланированного 400-километрового железнодорожного проекта составляет 1,5-2 миллиарда долларов. Туркменистан является финансово обеспеченной страной и движущей силой проекта. Туркменистан планирует самостоятельно финансировать строительство сегмента на своей территории, хотя будет стремиться привлечь внешнее финансирование других объектов инфраструктуры. В зависимости от наличия средств, Туркменистан также предложил построить 35 км железной дороги от туркмено-афганской границы до афганского города Андхой. Таджикистану и Афганистану в свою очередь, придется искать дополнительное финансирование для реализации амбициозного проекта. Очевидными источниками финансирования являются Азиатский банк развития, Исламский банк развития и Япония. Но страны также могут запросить финансирование из Китая, который выиграет от появления нового железнодорожного доступа для добычи природных ресурсов в Афганистане и от более короткого пути на рынки Центральной Азии [9].

Узбекистан

В середине 2016 г. ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» планируют сдать в эксплуатацию железную дорогу «Ангрен-Пап» протяженностью 125 км. Стоимость строительства оценивается в \$2 млрд. На перевале Камчик китайской компанией «China Railway Tunnel Group» будет построен железнодорожный тоннель для движения поездов протяженностью 19 километров и стоимостью \$455 млн.

Данная магистраль имеет огромную стратегическую значимость для Узбекистана. Во-первых, она позволит соединить железнодорожным сообщением Ферганскую долину (Андижанская, Наманганская и Ферганская областей) с остальной частью страны через перевал Камчик. На территории этих трёх областей проживают более 10 млн. человек, что равнозначно одной трети всего населения Узбекистана. В настоящее время через перевал проходит единственная автомобильная трасса, связывающая Ташкентскую область с Наманганской областью [10].

Во-вторых, построив эту железную дорогу, Узбекистан обеспечит себе полную транспортную независимость от железнодорожной системы Таджикистана, на использование которой тратились значительные финансовые средства. Следует также отметить, что ранее Узбекистан построил железнодорожные ветки, в том числе железную дорогу «Ташгузар-Кумкурбан», чтобы не пересекать транзитом территории Туркменистана [10].

В-третьих, железная дорога «Ангрен-Пап» станет важным звеном транспортного коридора, соединяющего Европу и Азию. Ее роль еще больше возрастет после строительства Китаем «Южного потока» ТКМК от станции Кашгар (КНР) до ст. Ош (Кыргызстан). Таким образом, по данному участку пойдут транзитные грузы из Китая в Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Иран и Афганистан.

Правительство Узбекистана практически полностью сосредоточено на международных транспортных коридорах. По Программе развития автомобильных дорог на 2007–2010 гг. были реализованы проекты строительства и реабилитации наиболее интенсивно эксплуатируемых дорог международного значения на севере и северо-западе республики, а также в южном и юго-западном направлениях, которые обеспечивают доступ в Афганистан и Иран. Единственным приоритетом в автодорожном секторе Программы ускорения развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства на период 2011–2015 гг. выступает Узбекистанская республиканская автомобильная магистраль [8].

Региональная политика России в транспортной сфере

Россия заинтересована в развитии евразийской экономической интеграции. В настоящее время ведется активная работа по присоединению Кыргызстана к ТС и ЕАЭС в 2015 г. При этом Россия поддерживает проекты в транспортной сфере, которые способствуют интеграционному процессу и увеличивают товарооборот стран, входящих в ЕАЭС.

В перспективе может быть поддержан обсуждаемый в Кыргызстане проект строительства Транскиргизской железной дороги «Чуй-Фергана», которая должна будет соединить северные и южные территории страны.

На IV Саммите прикаспийских государств в Астрахани 29-30 сентября 2014 г. Россия предложила инициативу строительства железнодорожного кольца вокруг Каспийского моря в свете завершения строительства и запуска в эксплуатацию железной дороги «Казахстан-Туркменистан-Иран» декабре 2014 г. Эта инициатива также реанимирует продвигаемый Москвой проект международного транспортного коридора «Север-Юг», который обсуждается с 2002 г. и приобретает новую форму.

Мультимодальный МТК «Север–Юг», который связывает европейский северо-запад и страны Скандинавии с Центральной Азией и Персидским заливом, становится все более актуальным в свете активно развивающихся торговых отношений европейских стран с Индией, а также России с Ираном и Индией. Маршрут Север–Юг опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Казахстана и ряда других стран [4].

Общая протяженность коридора от порта Бомбей (Индия) до Санкт-Петербурга (Россия) составляет 7200 км. Транспортировка транзитных грузов предполагает несколько маршрутов в регионе Каспийского моря: транскаспийский морской вариант, внутренние водные маршруты по Каспийско-Волго-Балтийской системе с ответвлением на Волго-Донской канал и далее на Черное море, а также сухопутные – железнодорожные и автомобильные. Министерством транспорта РФ в 2002 г. был определен потенциальный объем перевозок грузов в долгосрочной перспективе – до 10 млн. тонн в год без учета нефти и нефтепродуктов [4].

Выводы

В Центральной Азии существуют как экономические, так и политические предпосылки для более тесной транспортной интеграции в регионе. При этом имеются и индивидуальные приоритеты у каждой из пяти стран.

У стран ЦА имеются следующие общие интересы. Все они поставили перед собой задачу сократить транспортные расходы и привлечь транзитные потоки через свои территории. Все они обозначили в качестве приоритета строительство и реабилитацию транспортной инфраструктуры, технических помещений и оборудования вдоль международных маршрутов, которые предусматривают альтернативный выход на страны, расположенные вне региона, и интегрированные отечественные транспортные сети [8].

В регионе строятся и прорабатываются проекты, которые помимо расширения транзитного потенциала региона улучшат торгово-экономические отношения между самими странами:

- ввод в эксплуатацию в конце 2014 г. железной дороги «Казахстан-Туркменистан-Иран» даст дополнительный импульс торговле между Казахстаном и Туркменистаном;

- проектируемая железная дорога «Туркменистан-Афганистан-Таджикистан» свяжет между собой еще две центральноазиатские страны;

- строительство Транскиргизской железной дороги «Кашгар-Ош» и ввод в эксплуатацию узбекского участка «Ангрен-Пап» усилит взаимодействие этих стран по транзиту китайских грузов и увеличит двустороннее экономическое сотрудничество;

- строительство в перспективе Транскиргизской железной дороги «Чуй-Фергана» увеличит товарооборот между Казахстаном и Кыргызстаном.

На сегодняшний момент страны Центральной Азии уделяли незначительное внимание барьерам, связанным с государственной политикой. По мнению экспертов, они являются основными причинами бремени высоких транспортных и транзитных затрат. Однако совместная работа по реализации международных транспортных коридоров, в первую очередь Южного трансасиатского коридора, проекта Транскиргизского транспортного коридора и маршрутов ТРАСЕКА, заставят страны региона более тесно взаимодействовать в логистической сфере.

Все страны ЦА участвуют в организациях и работе по координации развития региональной инфраструктуры. Одним из удачных примеров программ, в которых страны региона координируют свои действия, является проводимая Азиатским банком развития (АБР) Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которую поддерживает и США, и ЕС, и Китай.

Однако, следует отметить, что по-прежнему сохраняются объективные обстоятельства, которые выводят на первый план индивидуальные приоритеты стран ЦА.

Казахстан использует свое уникальное положение и остается практически монополистом в области транзита между Россией и Европой, с одной стороны,

и другими странами ЦА и Китаем, с другой. Естественно, что страна развивает в первоочередном порядке проекты, дающие ей максимальную экономическую отдачу: Северный и Центральный международные коридоры, ТРАСЕКА и автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай». Тем не менее, опыт, который будет получен в сотрудничестве с Россией и Китаем в реализации этих проектов, Казахстан в будущем может использовать и во взаимодействии со странами Центральной Азии.

Узбекистан акцентируют свое внимание на маршрутах, не зависящих от пересечения границ сопредельных государств и пролегающих в обход Казахстана. Приоритеты страны сосредоточены на строительстве и реабилитации сетей до Ирана и Афганистана, а также интермодальных перевозках между Востоком и Западом. Однако, принимая во внимание географическое положение Узбекистана, он и дальше будет полагаться на инфраструктуру и административную практику Казахстана.

Приоритетные проекты в Кыргызстане включают в себя две Транскиргизских железных дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и «Чуй-Фергана». Кроме того, в Программе развития автомобильных дорог Кыргызской Республики на 2009–2011 гг. был добавлен новый приоритетный маршрут до Таджикистана – реабилитация автодороги «Сарыташ – Карамык – Жергетал». Это сопровождалось реабилитацией таджикистанского участка данной автодороги от Жергетала до Душанбе, при окончательном ее продлении до Нижнего Пянджа на границе с Афганистаном. Этот проект был реализован как в Кыргызстане, так и в Таджикистане, при финансировании АБР, и считается относительно успешным региональным проектом. Таким образом, Кыргызстан и Таджикистан объединены общим интересом развития совместных альтернативных маршрутов в обход их наиболее проблематичного соседа – Узбекистана. Это один из немногих примеров более тесного двустороннего сотрудничества в области координируемых транспортных сетей в Центральной Азии [8].

Список литературы

1. Lakshmanan, T. R. Integration of Transport and Trade Facilitation: Overview / T. R. Lakshmanan // Integration of Transport and Trade Facilitation: Selected Regional Case Studies. — Washington: World Bank Group, 2001.
2. International Monetary Fund Data
3. «Концепция развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан» Постановление Правительства от 27.04.2001 № 566
4. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. — Евразийский банк развития, 2009.
5. Послание Президента Республики Казахстан Н.А.Назарбаева народу Казахстана от 11.11.2014 г.

6. Сарабеков Ж. Узбекистан на современном этапе. // Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан. – Астана – Алматы, 2014.

7. Железняков А.С., Тикунов В.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии. Три маршрута железной дороги Чуй — Фергана // Теория и практика общественного развития. №8, 2011.

8. Кулипанова Е. Международные перевозки в Центральной Азии: понимание тенденций (не) сотрудничества. Доклад // Университет Центральной Азии. – Бишкек, 2013

9. Medrea S. Turkmenistan-Afghanistan-Tadjikistan Railway Project Inaugurated // The Central Asia-Caucasus Analyst, 12.06.2013 г., URL: <http://cacianalyst.org/publications/field-reports/item/12760-turkmenistan-afghanistan-tadjikistan-railway-project-inaugurated.html>

10. Махмудов А. Железную дорогу «Ангрен-Пап» откроют в середине 2016 года // Информационный портал 12UZ, URL: <http://12uz.com/ru/news/show/economy/16806/>

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ И ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ ЧЕРЕЗ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

УДК 330.101.541

Парфенов К.Е.

Аннотация

Учитывая современные экономические тенденции и процессы, стоит отметить, что фактор ограниченности природных ресурсов и зависимость от импортных комплектующих в стратегических отраслях промышленности в странах с сырьевой экономикой, являются ключевыми при вопросах конкуренции на мировой арене. В связи с этим, экологические аспекты, напрямую связанные с оптимизацией использования этих ресурсов и повышением эффективности их использования, в конечном счёте, оказывают значительное влияние на положение страны во внешнеэкономическом пространстве в целом, и на уровень её экономической безопасности, в частности.

Ключевые слова: модернизация, экономическая безопасность, оптимизация, инновации, санкции, экология, инвестиции, конкурентоспособность, экоплатежи, налоги.

Современные условия развития российской экономики, ввиду введения санкций со стороны ряда иностранных государств, сложно назвать благоприятными. Снижаются темпы роста экономики и объёмы инвестирования, происходит ослабление курса рубля, растёт уровень